

COMMISSIONE IV

DIFESA

XIV

SEDUTA DI GIOVEDÌ 18 MARZO 1993

(Ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del regolamento della Camera)

SEGUITO DELL'AUDIZIONE DEL GENERALE STELIO NARDINI, CAPO DI STATO MAGGIORE DELL'AERONAUTICA, SUL COMPLESSO DEI PROBLEMI DELLA DIFESA AEREA NAZIONALE

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GASTONE SAVIO

INDICE DEGLI INTERVENTI

| | PAG. |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------|
| Seguito dell'audizione del generale Stelio Nardini, capo di stato maggiore dell'aeronautica, sul complesso dei problemi della difesa aerea nazionale: | |
| Savio Gastone, <i>Presidente</i> | 333, 336, 337, 345, 346 |
| Bacciardi Giovanni (gruppo rifondazione comunista) | 346 |
| Caccia Pietro Paolo (gruppo DC) | 339, 345 |
| Nardini Stelio, <i>Capo di stato maggiore dell'aeronautica</i> | 333, 336 337, 339, 340, 342, 345 |
| Pappalardo Antonio (gruppo PSDI) | 343 |
| Sospiri Nino (gruppo MSI-destra nazionale) | 342 |

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 9,10.

Seguito dell'audizione del generale Stelio Nardini, capo di stato maggiore dell'aeronautica, sul complesso dei problemi della difesa aerea nazionale.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'audizione, ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del regolamento, del generale Stelio Nardini, capo di stato maggiore dell'aeronautica, sul complesso dei problemi della difesa aerea nazionale.

Come i colleghi ricorderanno, nella seduta di mercoledì 10 marzo, il generale Nardini svolse la sua relazione ed alcuni parlamentari rivolsero al nostro ospite alcune domande. Purtroppo non tutti poterono intervenire in quanto concomitanti votazioni in Assemblea ci costrinsero a rinviare il seguito dell'audizione. Devo con rammarico constatare la scarsa presenza di colleghi, ma ciò è dovuto al fatto che in aula si sta svolgendo un'importante discussione sul tema del trasporto ferroviario, ed in particolare su quello dell'alta velocità. Ritengo pertanto opportuno dare subito la parola al generale Nardini il quale risponderà alle domande poste dai colleghi la volta scorsa, dopo di che chi vorrà potrà chiedere ulteriori chiarimenti e delucidazioni al nostro ospite.

STELIO NARDINI, *Capo di stato maggiore dell'aeronautica*. Signor presidente, la ringrazio nuovamente per l'opportunità offertami e rispondo subito alle domande rivoltemi dagli onorevole membri della Commissione nella seduta del 10 marzo.

L'onorevole Sospiri affermò che « il nuovo modello di difesa prevede l'attiva partecipazione dell'Italia ad operazioni e

missioni multinazionali, nonché il suo cambiamento di ruolo da consumatrice a produttrice di sicurezza globale ». Essere produttori di sicurezza significa essere altresì compartecipi in tutte quelle missioni internazionali che tendono ad assicurare o a ristabilire la sicurezza e la pace. L'onorevole Sospiri in quella seduta chiese se « per quanto riguarda l'aeronautica è credibile, allo stato attuale, una prefigurazione di tal genere. In altre parole, possiamo noi dignitosamente, seriamente, effettivamente pensare di divenire nel breve tempo produttori di sicurezza globale, oppure resteremo sempre ed esclusivamente consumatori di sicurezza ? ». Egli si riferisce al futuro, ossia al momento in cui avremo acquisito i 110 EFA, che auspichiamo diventino 130. Egli, inoltre, ipotizza un'operazione internazionale che richieda l'invio dei nostri velivoli oltre i confini della madre patria, con la conseguente impossibilità di assicurare la difesa aerea del nostro territorio.

Devo precisare che, con le nuove configurazioni delle coalizioni internazionali che si costituiscono sotto l'egida dell'ONU, e grazie alle risoluzioni approvate dal Consiglio di sicurezza, ogni paese partecipa a tali operazioni in base alla propria disponibilità di mezzi. Durante la guerra del Golfo, l'Italia ha partecipato con una piccola aliquota di *Tornado*, mentre le altre funzioni erano assicurate dagli Stati Uniti, dalla Gran Bretagna e dalla Francia. Quindi se dovesse realizzarsi lo scenario ipotizzato dall'onorevole Sospiri, è chiaro che non sguarniremmo lo spazio aereo nazionale di quelle poche risorse a disposizione (ricordo che lo spazio aereo nazionale, calcolato in superficie, è pari a 979 mila chilometri quadrati), in quanto non

possiamo certo permetterci di dividere le scarse risorse che abbiamo.

Immaginando lo scenario ipotizzato, posso dire che l'Italia potrebbe intervenire con velivoli cacciabombardieri o di interdizione, come i *Tornado* o gli *AMX*, nonché con cisterne volanti. L'importante è dimostrare a livello internazionale la solidarietà del nostro paese con le iniziative che l'ONU dovesse assumere. Non siamo certamente in grado di competere, quanto a disponibilità di mezzi, con i nostri *partner*, però possiamo partecipare ad operazioni del genere con una discreta aliquota di mezzi. Non condivido, pertanto, i timori dell'onorevole Sospiri, pur prendendo in giusta considerazione il fatto che il numero degli EFA da noi ipotizzato serve solo ad assicurare un'efficiente difesa aerea.

Ho già spiegato nella precedente seduta che, riducendo il numero delle basi della difesa aerea da 7 a 5 o addirittura 4, pur spendendo molti soldi, avremmo una difesa che non consentirebbe di intervenire su tutto lo spazio aereo di responsabilità nazionale, lasciando così scoperti molti obiettivi geografici, industriali, militari, eccetera.

L'onorevole Mauro Polli ha chiesto quale sarà nel prossimo futuro la consistenza della nostra forza aerea e ha citato l'*F104* e il fatto che il suo primo volo risale al 1954. Inoltre, ha ricordato che l'*Eurofighter 2000* dovrebbe entrare in servizio non prima del 2002. Ciò vuol dire che i primi aeroplani saranno consegnati nel 2002 e gli ultimi nel 2007 o 2008. Ha domandato, quindi, come potrà l'aeronautica far fronte alle esigenze della difesa aerea nei dieci anni che vanno dal 1993 al 2003. La domanda è pertinente. Naturalmente le varie opzioni che abbiamo esaminato non sono rimaste a livello teorico; abbiamo valutato il costo della formula *leasing* che non abbiamo mai usato e che nessun paese usa: un paese fornisce un certo numero di velivoli, li mette in linea di volo, si occupa della manutenzione, fornisce le parti di ricambio e noi li usiamo e paghiamo in base alle ore di volo. La seconda ipotesi è quella di acquistare macchine già esistenti. In proposito, per non dilungarmi, rinvio al testo scritto, che ho consegnato al vicepre-

sidente Gasparotto, nel quale è illustrato un ventaglio di paragoni tra gli EFA e le altre macchine che il mercato potrebbe offrire, comprese quelle svedesi, americane e francesi (i dati indicati sono stati assunti come attendibili dalla Camera dei comuni inglese che ha prodotto un rapporto nell'ambito dei lavori del *Defence committee* che si interessa del programma *Eurofighter 2000*). Da questo confronto emerge che, pur dotandoci di un sistema costoso, il ritorno che avremmo in *performance*, efficacia del sistema, manutenibilità (poche ore di lavoro in *hangar* e molte ore di volo al giorno) compenserebbe la spesa. Si deve anche tener conto che qualsiasi altro sistema già in funzione da 10 o 15 anni, fra 10 anni sarà vecchio, mentre quello ipotizzato lo prenderemmo tra 10 anni e quindi con la tecnologia di quel momento.

Abbiamo anche valutato un'ipotesi che mi pare molto importante. Avendo esaminato la nostra flotta di *F104*, abbiamo radiato tutti gli *F104G*, troppo costosi per mantenerli efficienti al volo, e li abbiamo sostituiti con gli *AMX* più efficaci e moderni. Abbiamo circa 145 *F104S*, dei quali solo un centinaio sono stati modificati a suo tempo per svolgere missioni di difesa aerea; gli altri 40 sono quelli che usavamo nel ruolo nucleare sotto l'egida della NATO e che ora stiamo radiando. Questo polmone di 45 aeroplani ci consente di ottenere molte parti che ci interessano per gli aerei che rimarranno.

Per quanto riguarda maggiori dettagli sul programma di ammodernamento dell'*F104* — la cui sigla corretta è *ASA/M*, dove la *M* significa modificato e la sigla *ASA* sta ad indicare l'ammodernamento del sistema avionico — devo dire che con questa operazione contiamo non soltanto di mantenere in linea i *trainer*, cioè i velivoli doppio comando che consentono di addestrare i piloti sugli *F104*, ma anche una flotta di circa 88 *F104* in linea. Tenendo conto delle perdite, che noi contiamo di avere ogni 10 mila ore di volo e che non comportano necessariamente la distruzione del velivolo (ad esempio, un atterraggio pesante può portare alla radiazione dell'aeroplano, dal momento che potrebbe non essere più

conveniente ripararlo) e del fatto che, normalmente, il 20 per cento di una flotta è ferma per manutenzioni, abbiamo 88 velivoli in linea di volo sui 100 sottoposti al programma di ammodernamento. Tutto ciò ha un costo. Ho già detto nella precedente occasione che siamo impegnati tramite Costarmaereo con Alenia, la quale impiega per questi scopi circa mille tecnici. Stiamo parlando della grave crisi di questa società che ha costruito aeroplani per noi da sempre e che lavorerà, impegnando — come dicevo — mille addetti, sulla linea F104 ASA modificato. Nel giugno scorso abbiamo consegnato all'Alenia due macchine che sono state completamente smontate; dopo una serie di ricerche sono state individuate le soluzioni che consentono all'aeroplano di volare per dieci anni nel pieno rispetto dei requisiti base della sicurezza. Non abbiamo chiesto, infatti, di aumentare le capacità dell'F104 perché un velivolo vecchio, che lancia missili come quelli di cui è attualmente dotato, è sufficiente per svolgere il compito che oggi gli viene affidato. Però occorre che offra la massima sicurezza: installeremo nuovi *tacan* e piattaforme inerziali, le stesse che abbiamo usato e stiamo usando sugli AMX. Quindi ciò non comporterà alcun costo dal punto di vista della ricerca; anzi, è stata individuata la corretta procedura, in modo che non sia necessario apportare eccessive modifiche. Abbiamo cercato di svolgere un lavoro da artigiani di altissima qualità, senza spendere cifre altissime.

Questo programma di ricerca e sviluppo, che consiste anche nel preparare i *kit* di modifica, cioè l'insieme dei materiali occorrenti per operare un aggiornamento, costa intorno ai 135 miliardi, 32 dei quali sono stati già stanziati nel 1993. Per il resto, le cifre sono stimate, essendo budgettarie: il costo totale dovrebbe aggirarsi intorno ai 667 miliardi, suddivisi per alcuni anni. In queste somme sono comprese anche quelle grandi ispezioni che avremmo dovuto comunque compiere su questi aeroplani, anche senza apportare modifiche. I vari interventi riguardano, inoltre, il controllo e la sostituzione dell'impianto

elettrico e soprattutto lo smontaggio e il rimontaggio, con sostituzione, dei longheroni delle ali, strutture di forza che potrebbero fra 5 o 6 mila ore di volo determinare un pericolo; è per questi motivi che intendiamo modificarle con 4 o 5 mila ore di volo di anticipo.

Tenuto conto che un aeroplano è destinato a volare 20-30 ore al mese, per un totale di 240-300 all'anno, si tratta di lavorazioni che eseguiamo 8-9 anni prima che si verifichi teoricamente questo inconveniente. Ecco il limite della sicurezza che dobbiamo, vogliamo e pretendiamo di realizzare. La sicurezza deriva dal fatto che questi longheroni sono completamente nuovi; vengono forgiati negli Stati Uniti ma sono montati dai tecnici della nostra forza armata, perché anche noi abbiamo bisogno di risparmiare. Si tratta di un lavoro di altissima tecnologia che sta a dimostrare che i nostri ufficiali e ingegneri, i nostri sottufficiali e specialisti sono in grado di eseguire molte lavorazioni su questo aeroplano, che tra l'altro i nostri piloti conoscono molto bene.

Quindi, tutto sommato ci sembra giusto seguire questa via, anche se mi è parso di capire, dalle domande di alcuni deputati, che essa abbia destato perplessità (« un aeroplano così vecchio lo facciamo volare per dieci anni ! »). La confidenza che abbiamo in un aeroplano che conosciamo molto bene è un elemento molto convincente per ritenere che questa sia la via giusta. Inoltre, in un momento critico in cui abbiamo bisogno di sostenere l'industria — tra l'altro, la stessa che li ha costruiti, perché l'Alenia li ha costruiti quando si chiamava Aeritalia — ci sembra una scelta doverosa.

Ecco perché non vogliamo fare salti nel buio: comprare un velivolo straniero, che vola già, per tenerlo un limitato numero di anni, significa introdurre nel nostro sistema logistico qualche centinaia di migliaia di pezzi di ricambio, dalla piccola vite al sistema più complesso, e quindi immagazzinare materiali che dopo cinque anni sarebbero in *surplus*. Invece, abbiamo la possibilità, con un sistema logistico completamente automatizzato che si

chiama SILI, di sapere esattamente dove abbiamo ogni singolo pezzo del materiale che serve per sostituire le parti inefficienti. È un sistema logistico che per il *Tornado* tratta circa 250-300 mila parti di ricambio, dalla piccola vite all'apparato tecnicamente più avanzato.

Per questi motivi, non posso condividere l'appellativo di « bara volante » che l'onorevole Tassone ha usato per questo aeroplano. È chiaro che abbiamo comprato circa 350 *F104* di tutti i tipi ed è vero che ne sono caduti: quando acquistiamo una macchina, consideriamo, stando ai dati statistici, di perderne una ogni 30 mila ore di volo, a seconda del tipo di velivolo, perché ognuno ha il suo tasso di incidenti (« incidente » non significa perdere il pilota, ma solo mettere il velivolo fuori uso, quando l'incidente è grave). Quando si sentiva parlare di un aereo caduto era probabile si trattasse di un *G-91* o di un *F-104*, dal momento che questi ultimi erano in numero maggiore; inoltre, la percentuale di incidenti era la stessa nell'ambito dei paesi NATO che utilizzano questo tipo di velivoli. Senza dubbio, il pubblico veniva colpito da certe immagini, anche perché in un altro paese NATO questi velivoli ebbero una pessima fama, che però non aveva nulla a che fare con il loro impiego, ma era legata ad altri motivi che non starò a ricordare.

Non intendiamo allungare la vita di aeroplani che facciano sorgere dubbi sulla loro sicurezza, a meno che non si abbia la certezza che questi velivoli possano continuare a volare. È la soluzione più economica, è la soluzione « fatta in casa » da maestranze competenti, da tecnici adeguati e con investimenti di lire italiane a favore delle nostre industrie. Esiste anche la possibilità di spingere l'industria a rispettare l'impegno che ha assunto nel senso di consegnare 12-15 velivoli all'anno, in modo da completare l'ammodernamento della flotta entro il 1996 (cominciando dalla fine del 1993). Le difficoltà economiche che abbiamo avuto fino a questo momento ci hanno impedito materialmente di pagare la ditta, che ha lavorato a sue spese. Devo dirlo perché è stato un

gesto di grande comprensione. Ma la ditta non può andare avanti in questa maniera e per questo abbiamo recuperato le piccole risorse delle quali avevamo bisogno per avviare il programma, perché era giusto che chi lavorava fosse ricompensato adeguatamente.

PRESIDENTE. Vorrei formulare una domanda. Lei dice che nel 1997 si dovrebbe ultimare il rinnovo della nostra flotta attuale attraverso una profonda manutenzione. Le chiedo se sia prevedibile — nei limiti in cui ciò si possa prevedere, relativamente ad un rifacimento così profondo come quello cui si sta lavorando — fino a quando questi velivoli potranno mantenersi nei limiti della sicurezza concordata, nel tempo che può intercorrere da ora a quando saranno pronti i nuovi *Eurofighter 2000*. Se ciò è prevedibile, le chiedo quali siano le necessità che l'aeronautica pone al bilancio della difesa, ovviamente in un programma che deve diventare molto rigoroso, perché immagino non sia possibile, al momento della sua conclusione, che si possano nuovamente riadattare tali velivoli. Penso che quella programmata sia un'operazione finale e che non si possa — almeno credo — intervenire nuovamente per mantenere ancora in piedi la flotta attuale. Vorrei sapere se, contemporaneamente, sia stato studiato questo tipo di programma in funzione delle garanzie che l'industria ha fornito per la riattivazione dei nostri aerei.

STELIO NARDINI, Capo di stato maggiore dell'aeronautica. Nel momento in cui l'azienda ci riconsegnerà le macchine revisionate secondo questo programma, esse potranno volare due volte il periodo di tempo minimo di cui abbiamo necessità: se ci servono 10 anni, essi potranno volare per 20. Le leghe di cui erano costituite i nostri aeromobili hanno manifestato qualche difficoltà a mantenere la loro integrità nel lungo periodo, perché la tecnologia della metallurgia negli anni cinquanta era completamente diversa da quella attuale. Adesso, con queste parti nuove, che sono quelle più importanti, andiamo avanti finché vogliamo. Si tenga conto che la piat-

taforma inerziale che useremo in questo sistema è quella sviluppata per l'AMX; si tratta di una tecnologia miniaturizzata di alta affidabilità, con un intervallo tra le inefficienze molto lungo (cioè il periodo di tempo entro il quale dovrebbe statisticamente verificarsi un'inefficienza è stato ampliato). Quindi, quando si va ad irrobustire con queste leghe diverse una vecchia struttura, essa va avanti indefinitamente. Direi che lavoreremo con un coefficiente di utilizzazione doppio rispetto a quello che occorre. Se è vero che l'EFA sarà disponibile nel 2002, è altrettanto vero che i nuovi aerei entreranno in servizio con il ritmo di due al mese. Abbiamo avuto una priorità nell'assegnazione dei primi velivoli che usciranno dalle fabbriche, perché siamo gli unici, dei quattro paesi che partecipano al programma, a volare ancora con gli *F104*; ma è chiaro che occorreranno 4-5 anni per completare la piccola flotta che speriamo di poter allestire. Quindi, abbiamo svolto un ragionamento il più sofisticato possibile dal punto di vista economico e della conservazione delle risorse; direi l'unico che potevamo fare. Si è sparsa una voce che indicava il costo di tale programma in 1500-1600 miliardi. La gente non ha certo inventato tali cifre: noi avevamo formulato una prima proposta e, giustamente, l'azienda ci ha fornito una risposta con riferimento ad un aeroplano con capacità più elevate. Tale risposta sarebbe stata inaccettabile in un momento nel quale stiamo producendo notevoli sforzi per disporre di un prototipo davvero moderno, qual è l'*Eurofighter 2000*. Del resto, noi avevamo stabilito di non aumentare la capacità operativa e siamo contenti delle possibilità, anche se non eccezionali, offerteci da questo velivolo. Siamo inoltre contenti del sistema *Aspide*, che abbiamo collocato su un missile aria-aria di produzione nazionale. A tale riguardo, vi è stato addirittura uno sviluppo, rappresentato dall'*Aspide 2*, rispetto al quale non siamo stati in grado di finanziare la ricerca che, pertanto, si è bloccata. Si sarebbe trattato di un miglioramento ulteriore, idoneo a rendere l'apparato ancora più impermea-

bile e, quindi, più efficace alle contromisure elettroniche. Con questo sistema siamo in grado di fare tutto ciò a cui aspiriamo, non essendovi la necessità di un ulteriore ammodernamento che ci troverebbe alquanto perplessi.

Quanto ai problemi di bilancio, il ministro Andò aveva anticipato in questa Commissione un'ipotesi finanziaria in base alla quale ogni anno sarebbero stati assegnati ulteriori 300 miliardi al bilancio della difesa, partendo da 18.500 miliardi; successivamente, si sarebbero recuperati circa 520 miliardi nelle pieghe del bilancio, anche riducendo il personale (le spese vincolate pesano infatti per il 50 per cento sulle nostre disponibilità), in modo da privilegiare l'investimento. Le spese per l'ASA/M non gravano sul capitolo 4051 (spese di ammodernamento) ma sul capitolo 1878 (spese di manutenzione).

È ovvio che l'ipotesi prospettata dal ministro Andò dovrà essere verificata nel momento in cui saremo usciti dalla fase dell'emergenza. Nel corso delle audizioni che si svolgono in questa ed in altre sedi, io e i miei colleghi cerchiamo di offrire l'esatta percezione delle nostre specifiche esigenze. L'obiettivo non è quello di giungere ad una situazione diversa da quella attuale, ma di utilizzare in modo più efficace le scarse risorse che saranno devolute al settore della difesa. La minaccia è effettivamente diminuita, nonostante si riscontrino in modo sempre più diffuso focolai di instabilità alle porte di casa nostra.

PRESIDENTE. Lei ritiene che sia necessario un programma speciale per far fronte alle esigenze di carattere finanziario, oppure considera possibile che tali esigenze possano essere appagate in sede di redistribuzione delle risorse nell'ambito del bilancio della difesa?

STELIO NARDINI, Capo di stato maggiore dell'aeronautica. La ringrazio per questa domanda alla quale fornirò una risposta di carattere personale e tecnico. Dal 1976 in poi abbiamo attirato l'attenzione del Parlamento perché considerasse in

modo adeguato, nell'ambito di leggi speciali, le risorse da attribuire alle forze armate, nella prospettiva dell'ammodernamento dei mezzi. Ritengo che l'esigenza fondamentale sia rappresentata dalla necessità che il nostro bilancio possa risultare sempre leggibile. Sappiamo che gli inglesi devolvono una certa percentuale del PIL al settore della difesa, percentuale che è onnicomprensiva di tutte le spese. Per quanto ci riguarda, dobbiamo distinguere tra bilancio della difesa e leggi speciali emanate al fine di incrementare le disponibilità di bilancio. Nel momento in cui il Parlamento ha approvato leggi speciali, è stato mosso dall'intento di conoscere, giustamente, la destinazione dei fondi stanziati. Dagli anni Settanta si è registrato un grosso salto di qualità, sia da parte nostra che del Parlamento, tanto che si è arrivati ad una maggiore leggibilità del bilancio e ad una più adeguata trasparenza nell'ambito dei nostri rapporti. Il fatto che oggi discutiamo di questi argomenti ne costituisce la dimostrazione. In tale contesto ritengo che un bilancio della difesa che si rispetti debba essere sintetizzato da un'unica cifra. Lo stato maggiore della difesa, che si sta preparando a svolgere le nuove funzioni previste dalla legge a livello di vertice, è riuscito a riunire i capi di stato maggiore intorno ad un tavolo per acquisire cognizione delle priorità indicate da ciascuno. Oggi sappiamo che le esigenze dei diversi corpi sono computabili in una cifra che oscilla tra i 1.800 ed i 2.200 miliardi all'anno, nonostante si tratti di un dato meramente indicativo. Tale cifra potrebbe essere prevista dalla legge speciale oppure contemplata nell'ambito di un incremento dello stanziamento di bilancio.

Il Parlamento ha molto spesso lamentato la scarsa leggibilità del bilancio della difesa. Saprete certamente che oggi opera un gruppo per la valutazione dell'efficacia della spesa, nell'ambito del quale alcuni esperti civili tentano di garantire, in chiave comprensibile, la leggibilità del nostro bilancio. Si tratta di un'iniziativa certamente importante anche se la nostra esigenza fondamentale è quella di disporre di risorse, di avere ossigeno per andare

avanti. A mio avviso, la strada più corretta da seguire è quella che passa attraverso il bilancio ordinario perché consentirebbe di avere un quadro della situazione più preciso e leggibile. Dobbiamo convenire sul fatto che, purché ci diate i soldi, per noi va bene qualsiasi cosa.

Va rilevato il positivo rapporto che si è venuto a stabilire tra noi, il Governo e il Parlamento, nella prospettiva di acquisire maggiori elementi di certezza in merito alla destinazione dei fondi. Oggi sappiamo leggere i bilanci senza alcun problema, a differenza di un tempo, quando mancava una cultura specifica in tale settore. Ricordo che la legge n. 38 dal 1977, relativa all'aeronautica, stabiliva quali fossero i programmi da finanziare (tra gli altri, il *Tornado* e alcuni radar): al di fuori di tale limite non si poteva intervenire. Non si trattava quindi di una legge programmatica (era stato previsto uno stanziamento di 1000 miliardi, successivamente ridotto a 965) per cui, una volta esauriti i fondi, tutto si è bloccato e siamo stati costretti a « pescare » ulteriori risorse nel bilancio ordinario.

Negli Stati Uniti quando il Congresso autorizza uno stanziamento per la realizzazione di un programma, garantisce tale stanziamento fino alla definitiva realizzazione del programma stesso: è come se oggi il nostro Parlamento fosse in grado di assumere un impegno per l'EFA, assicurando fino al 2010 i relativi finanziamenti. Ovviamente, il Congresso americano, nel momento in cui si rende conto che un certo programma non funziona, sospende i finanziamenti. Cio' perché esso si avvale di organismi tecnici (penso, per esempio al *Defence system acquisition review committee*) che operano una revisione dei programmi. Tali organismi rappresentano una sorta di contraddittori dell'amministrazione. Pertanto, rispetto ai programmi non può essere configurata una sorta di matrimonio indissolubile, giacché gli stessi possono anche essere « mollati » per strada. Si tratta di un sistema che probabilmente potrà essere adottato anche da noi: ecco perché è importante che si possa contare effettivamente sugli stanziamenti! Sic-

come il bilancio della difesa sarebbe incrementato ogni anno, seppure di poco, continuando in questa direzione dovremmo essere in grado di appagare le nostre esigenze di ammodernamento. Se poi si considerasse più agevole lo strumento delle leggi speciali, non vi sarebbero problemi da parte mia. Mi sono infatti limitato ad esprimere il mio parere personale.

PAOLO PIETRO CACCIA. L'aeronautica mi sta a cuore per diversi ordini di motivi, non solo di carattere personale, ma anche perché credo che quest'arma sia quella che dovrà sopportare maggiormente il sistema di difesa del nostro paese. Non vi è bisogno di leggere nella sfera di cristallo per capire che l'aeronautica dovrà affrontare tutte le difficoltà connesse alla difesa ed alla sicurezza del nostro paese. Dal 1945 in poi siamo risorti con grande fatica e credo che siamo ormai giunti alla fase di non ritorno, tanto accentuato è l'abbattimento delle risorse e dei mezzi che il Ministero della difesa destina all'aeronautica. Attualmente possiamo dirci tranquilli solo per quanto riguarda i *Tornado* e gli *AMX*. Abbiamo poi qualche aereo cisterna, qualche *Atlantic* o qualche elicottero, ma il grosso della nostra difesa aerea si incentra sui due sistemi d'arma che ricordavo.

Vengono dismessi i *G91* ed i *MB326* ed abbiamo inoltre il problema di mantenere addestrato l'elemento umano, aspetto questo che credo sia estremamente importante. Non si può infatti pensare di promuovere la ripresa delle nostre forze armate, e soprattutto dell'aeronautica, andando a cercare sul mercato, nei momenti di crisi, piloti da utilizzare immediatamente per disporre così di risorse umane sufficienti.

Le chiedo dunque, generale Nardini, se non ritenga che ormai, con la diminuzione delle ore di volo e con l'accantonamento di molti mezzi che non possono più rimanere in linea di volo, la formazione degli uomini dell'aeronautica scenda al di sotto del cosiddetto « zoccolo duro », tanto da arrivare ad un punto di non ritorno. Le faccio questa domanda perché credo che stiate già cominciando ad abbassare il numero di

coloro che vengono immessi nei programmi di formazione per nuovi piloti di complemento e che, procedendo di questo passo, dovrete ridurre anche il numero di piloti che entrano a far parte dell'Accademia aeronautica. Se questa situazione dovesse protrarsi, è evidente che tra quattro o cinque anni, quando ci troveremo di fronte al problema in tutta la sua realtà, quando la questione — come avviene nel nostro paese — apparirà una mattina sui giornali, tutti ci chiederanno dove fossimo noi nel frattempo. Questa liturgia, secondo la quale si sferrano il venerdì attacchi contro quanto si sosteneva il lunedì precedente, dimenticando quanto era avvenuto, deve essere sottolineata in questa Commissione per non trovarci poi nella malaugurata necessità di dire che non siamo in condizione neanche di difendere il nostro territorio e la nostra democrazia.

Dico questo perché da dieci anni nutriamo gravi preoccupazioni perché conosco i tempi necessari all'attuazione delle nostre leggi e per portare avanti sistemi come l'EFA (adesso nella versione *Eurofighter 2000*) che richiedono anni e anni. Non credo che al mondo esista più una forza aerea, oltre a quella italiana, che faccia ancora volare gli *F104*.

STELIO NARDINI, *Capo di stato maggiore dell'aeronautica*. La Grecia e la Turchia hanno un certo numero di questi aeroplani oltre, però, a modelli più sofisticati.

PAOLO PIETRO CACCIA. È vero che, per fare un paragone, sono ancora in circolazione i « Maggiolino » Volkswagen, che i proprietari si vantano magari di possedere per fare bella figura con qualcuno, ma non sono certi questi i mezzi che si utilizzano per i propri bisogni.

Abbiamo inoltre il problema della dismissione dei *G91* che hanno ormai fatto la loro storia e che stanno ancora volando con tutto ciò che questo significa.

Prima è stata sottolineata la necessità di ottenere risorse, ma in questa Commissione abbiamo assistito fin dal 1989 allo spostamento di risorse da una parte all'al-

tra ed abbiamo visto quali scontri si siano avuti durante l'esame degli emendamenti. Non si è trattato di uno scontro politico perché anche i partiti dell'opposizione hanno mantenuto un atteggiamento di *fair play* che, di fatto, ha permesso alla Commissione di modificare le cifre, ma nella successiva revisione dei bilanci quelle cifre sono state riportate ai valori originari.

Se è vero che ora si è aperto un nuovo dialogo tra Parlamento e forze armate, è ovvio che il primo ha potere se viene riconosciuto che quanto delibera non deve poi essere surrettiziamente modificato nell'arco dell'anno. Faccio questa osservazione perché non si dica che quando i capi di stato maggiore vengono in questa Commissione ad esprimere le loro istanze siamo stati incapaci di comprendere i vostri veri problemi e di dare risposte consequenziali.

Vorrei ora sapere dal generale Nardini se, con la diminuzione del numero di giovani chiamati a diventare piloti e delle ore di volo di addestramento cui vengono sottoposti gli allievi nelle scuole ed i vostri piloti (è evidente che se un pilota di *F104* vola due ore la settimana od al mese non ha un addestramento sufficiente a garantire l'utilizzo del mezzo al massimo delle sue possibilità) non vi sia il pericolo di smantellare la tradizione delle nostre scuole di volo. Nella misura in cui, infatti, scendiamo dalla soglia degli alti costi, chiamando meno giovani, potremmo trovarci nella necessità di farli addestrare altrove. Vorrei sapere dunque, prescindendo dal programma EFA, a quali progetti si debba dare priorità allo scopo di mantenere efficiente la nostra aeronautica, anche in occasione dell'entrata in linea dei nuovi velivoli e dei nuovi sistemi d'arma.

STELIO NARDINI, *Capo di stato maggiore dell'aeronautica*. Nella relazione che ho illustrato nel corso della precedente audizione ho enunciato chiaramente i dati numerici relativi ai velivoli, ma il problema che lei ha sollevato, onorevole Caccia, è reale. Stiamo eliminando tutti i velivoli che ci costerebbe troppo mante-

nere in linea di volo perché le spese per il rifacimento delle strutture sarebbero eccessivamente elevate. Lei ha parlato del Macchi 326: abbiamo radiato una cinquantina di questi mezzi, mantenendone in linea dieci o undici tra i più recenti.

Lei, onorevole Caccia, ha anche parlato di una riduzione del numero di coloro che vengono immessi nei corsi di complemento per i piloti, il che non è corretto. Per esempio, i bandi di concorso annuali per l'Accademia sono per 110 piloti; i candidati che ammettiamo ai corsi dopo che li abbiamo esaminati presso l'istituto medico legale e dopo la selezione attitudinale al volo sono 50-55. I posti in bando potrebbero essere ridotti a 90, ma il numero di candidati ammessi all'Accademia sarebbe sempre lo stesso. In questo particolare momento siamo al 75 per cento del totale degli appartenenti al ruolo dei naviganti di cui avremo bisogno. Anch'io infatti faccio parte di questa forza, eppure per la maggior parte del mio tempo sono seduto dietro una scrivania.

Riducendo gli aeroplani del 30-40 per cento, ripristineremo così un ottimo rapporto tra i naviganti stessi ed i posti che essi debbono coprire, che sono incarichi in linea di volo finché sono giovani e, più tardi, di stato maggiore. Quindi, con la voluta riduzione degli aeroplani ci porteremo agli indici corretti.

In questo momento non riduciamo le immissioni perché, purtroppo, il mestiere dell'aviatore è difficile, la selezione è rigidissima: alla fine dei corsi di complemento gli ufficiali piloti militari non sono più di trenta o quaranta. Dall'accademia escono non più di 50-55 piloti e quindi abbiamo circa 80 ufficiali naviganti, numero questo che non possiamo ridurre ulteriormente.

Non si registra più al momento un esodo verso le linee civili che pagano i piloti molto di più. La formazione di un pilota con la nostra specializzazione, che vola con i *Tornado* o con gli AMX, ci costa circa 6 miliardi. Dunque un giovane di 27 anni che pilota un *Tornado* è costato all'amministrazione 6 o 7 miliardi, mentre le ditte di trasporto aereo, quando

aprono i loro cancelli, lo assumono senza subire oneri; quei piloti debbono solo effettuare la conversione sui velivoli commerciali, che non presenta difficoltà, e ciò infligge all'aeronautica militare una grave perdita.

Negli ultimi dodici anni, per esempio, il numero degli esodi ha eguagliato quello delle immissioni. Quindi, non abbiamo mai mutato il rapporto tra i piloti di cui disponiamo e quelli che ci servono: siamo sempre al 65 per cento, pur continuando le nostre scuole a produrre lo stesso numero di ufficiali naviganti di cui abbiamo bisogno. Quindi, abbiamo colto il pretesto di ridurre gli aeroplani, perché non potevamo più comprarne altri, per riportare il rapporto piloti-velivoli a limiti più ragionevoli.

Adesso, avendo dismesso degli aeroplani abbiamo dovuto ridurre le ore di volo annue dei nostri piloti, e ciò lo consideriamo il peggior disastro che potesse capitarci. Ricordava infatti l'onorevole Caccia, senza citare i numeri che dirò adesso, che un pilota per essere addestrato deve volare 15 ore al mese, cioè 180 ore l'anno. Si tratta di un numero di ore limitato che la NATO accetta ma che considera come il minimo indispensabile, perché nelle specialità aerotattiche le ore dovrebbero essere 240 (naturalmente, per i trasporti quelle previste sono maggiori). Alcuni dei nostri reparti superano — come media per pilota — le 180 ore di volo, altri volano 145 ore l'anno o, addirittura 125 ore. Per piloti che hanno ormai acquisito esperienza si tratta ancora di limiti accettabili ma non può dirsi altrettanto per chi non si trova nelle stesse condizioni. Neanche noi possiamo essere contenti di questa media, perché il depauperamento dell'attività che si verifica con un ridotto esercizio dell'attività di volo è molto dannoso per la continuità della nostra efficienza ed efficacia.

I velivoli di cui disporremo nel 1995 saranno circa il 40 per cento in meno di quelli di cui disponiamo adesso. Nel 1995, avremo 15 linee diverse, tra elicotteri, velivoli da trasporto e velivoli da caccia, rispetto alle 34 linee del 1980. Quindi, economizzeremo molto nel settore logi-

stico, saremo molto più efficienti, faremo lavorare la gente otto ore per turno, come avviene in certi stabilimenti dove non spengono mai le luci perché lavorano anche di notte. Questo ci consentirà di ottenere dalle macchine di oggi, che sono migliori di quelle del passato, tassi di utilizzazione decisamente più elevati. Sappiamo tutti, infatti, che anche il costo di un'autovettura è di un certo tipo se rapportato a 15 mila chilometri, ma esso sarà diverso se riferito a 30 mila chilometri e così via. La stessa cosa vale per gli aeroplani: più ore volano, meno costa l'ora di volo perché le spese per la manutenzione devono essere sostenute ugualmente. Dunque, se l'uso degli aerei è limitato, buttiamo via i consistenti investimenti che dedichiamo alla manutenzione dei medesimi.

Non siamo preoccupati di volare con gli *F104* per altri 10 anni, perché abbiamo la garanzia di conoscere il nostro mestiere, ma per quanto mi riguarda devo dire che mi metto sul chi va là quando constato che un pilota vola poco.

Credo che l'onorevole Caccia alludesse altresì al fatto che quest'anno abbiamo mandato in America 48 piloti dell'accademia. Lo abbiamo fatto per più ordini di motivi: impareranno senz'altro la lingua, a muoversi in un ambiente internazionale — il che non guasta —, potranno meglio concentrarsi sul loro mestiere ed ottenere il massimo ritorno dalla loro applicazione. Aggiungo che su questa scelta ha influito anche il problema verificatosi sulle strutture del carrello del Macchi *MB339*, che ci ha fermato metà linea per parecchi mesi, per cui non potevamo far volare i nostri piloti con quella continuità di cui hanno bisogno, soprattutto coloro che si addestrano per divenire piloti militari.

Ritengo quindi che il problema sollevato dall'onorevole Caccia possa considerarsi ridimensionato anche se ritengo giuste le sue preoccupazioni: infatti, ridurre le ore di volo significa imboccare una direzione che non è certo quella della qualità, dell'efficacia e dell'efficienza. Per ora, non siamo sotto il livello di guardia ma nean-

che a livelli soddisfacenti, cioè quelli rappresentati dai dati che ho citato poc'anzi.

NINO SOSPIRI. Generale Nardini, vorrei svolgere qualche osservazione riferendomi ad un lucido proiettato nel corso della sua precedente audizione, cioè quello riguardante le postazioni radar e gli spazi aerei posti sotto controllo. Sul lucido in questione, questi spazi aerei erano indicati con tratti neri che si proiettavano su una figura conica su sfondo bianco. Se non ricordo male, ho notato che mentre vi era un'ottima copertura ad est — e almeno per quanto riguarda la situazione pregressa ciò si spiega benissimo — e non a nord — anche questo spiegabile, dati gli stati confinanti —, vi erano poi, soprattutto a sud-ovest, altre zone bianche — il che si spiega assai meno — cioè non raggiunte dalle nostre postazioni radar.

Vorrei sapere se si tratti soltanto di una questione grafica, nel senso che la proiezione di quei coni prosegue, oppure se si tratti di spazi aerei scoperti dal punto di vista del controllo e dell'avvistamento radar. Mi riferisco non solo a quel rettangolo di spazio affidato al controllo della nostra aeronautica, ma al territorio nazionale, cioè alla penisola. Le sarei grato se potesse, per quanto possibile, fornirci qualche chiarimento rispetto alla questione che ho sollevato.

STELIO NARDINI, *Capo di stato maggiore dell'aeronautica*. L'onorevole Sospiri si riferisce ad un trasparente a proposito del quale credo sia importante comprendere il concetto in base al quale è stato concepito.

L'onorevole Sospiri rileva di non trovare continuità tra le aree di copertura e quelle adiacenti, come invece rileva nel settore est, dove vi è addirittura una sovrapposizione, il che vuol dire che se un velivolo provenisse da est sarebbe contemporaneamente avvistato da due radar. A tutto ciò l'onorevole Sospiri ha dato una risposta pertinente: perché la minaccia era più probabile che venisse da est.

In Sicilia, più esattamente a Crotone, una volta avevamo un « buco » perché fra

il radar di Otranto e quello di Siracusa non avevamo una sovrapposizione nelle coperture per i voli a bassissima quota. Abbiamo quindi posizionato un radar mobile, cioè l'MRCS403 (quello che nella mia relazione ho chiamato *gap-filler*, cioè *tap-pabuchi*). Abbiamo installato questo radar dopo che il MIG23 libico è caduto nella Sila senza che noi, pur avendolo avvistato, lo avessimo identificato come velivolo straniero, per cui non gli abbiamo mandato gli intercettori contro (l'episodio, come ricorderete, è stato abbinato, a nostro avviso ingiustamente, alla tragedia di Ustica). In Sicilia abbiamo collocato alcuni radar a complemento di quello di Marsala e di quello situato a Mezzogregorio (si tratta in sostanza di quello di Siracusa): abbiamo installato, in particolare, un radar a Pantelleria e un altro a Lampedusa. Queste sono le coperture a mille piedi (corrispondenti a 300 metri) di quota, che sono le più critiche: infatti, a causa della curvatura terrestre si incontra un limite alla visuale ottica (che è poi anche quella del raggio elettronico trasmesso da una testata radar) e quindi non si vede tutto quanto è dietro l'orizzonte. L'unica possibilità è quella di sollevare il radar da terra, come avviene nel caso dei radar aeroportati, grazie ai quali da 27 mila piedi si può vedere tutto.

La situazione a bassa quota è invece quella che ho descritto; si tratta di una realtà geometrica, comune anche ai greci, ai turchi, agli inglesi, agli americani e a tutti coloro che dispongono di radar di quel tipo.

Se, per fare bella figura, le avessi mostrato la situazione della copertura radar a 25 mila piedi, lei non mi avrebbe rivolto questa domanda, poiché avrebbe constatato l'esistenza di una sovrapposizione.

NINO SOSPIRI. Il grafico da lei mostrato faceva sorgere effettivamente qualche dubbio.

STELIO NARDINI, *Capo di stato maggiore dell'aeronautica*. Era mia intenzione sollevare dubbi, perché se avessi voluto

affermare che andava tutto bene non avrei mostrato gli altri grafici. Lei sa infatti che a volte è sufficiente presentare qualcosa in maniera diversa sperando che nessuno se ne accorga.

In effetti, oggi gli aerei, per sfuggire ai radar e non farsi intercettare, volano a bassissima quota e, se sanno di essere sotto tiro, non vanno certamente a diecimila metri a portare un attacco, poiché in tal caso i missili possono raggiungerli.

Questa è la ragione per cui è molto importante e significativo avere la situazione reale alle quote più basse. Certamente, volando alle bassissime quote si consuma molto di più e quindi non è possibile, per esempio, partire da una base libica molto lontana ed arrivare a destinazione volando sempre a bassa quota; è necessario invece mantenere dapprima una quota alta per poi scendere, raggiungere l'obiettivo e tornare indietro. Si tratta di un meccanismo analogo a quello della spada e della corazza: se la spada è più affilata la corazza deve avere maggiore spessore. Nel nostro caso, gli aerei si fanno sempre più intelligenti per quanto riguarda la possibilità di eludere gli avvistamenti volando a bassissima quota, pur con alcuni limiti fisici rappresentati dal fatto che non è possibile volare al di sotto di una certa quota, a causa dei grossi problemi che si incontrano.

La tecnologia degli aerei moderni consente comunque di volare ad un'altezza di meno di cento metri, di notte e senza vedere nulla.

La copertura fisica di questi radar è inoppugnabile e costringe il nemico a volare a bassa quota; vi è tuttavia poca gente in grado di farlo e quindi gli aerei sono costretti ad alzarsi e ad essere avvistati. L'attuale situazione rappresenta pertanto il meglio che oggi possiamo ottenere.

ANTONIO PAPPALARDO. Signor generale, lei ha tracciato un quadro relativo alla situazione dei velivoli e delle basi della nostra aeronautica militare, che certamente non appare soddisfacente. Non vi è dubbio che problemi di bilancio indu-

cano l'amministrazione della difesa a non acquisire macchine e supporti logistici costosi. D'altro canto, però, non possiamo scendere al di sotto di un certo limite, anche perché occorre, a mio avviso, mantenere efficiente ciò che funziona. Se invece dobbiamo mantenere qualcosa che funziona male è preferibile non conservarlo ed abolire l'aeronautica militare investendo diversamente i fondi ad essa destinati. Ritengo invece che sia da abbandonare il principio in base al quale si spendono soldi per qualcosa che potrebbe servire solo fino a un certo punto. È evidente comunque che non possiamo fare a meno dell'aeronautica militare, in quanto dobbiamo tutelare, anche dall'alto, il nostro territorio nazionale.

Dobbiamo allora farci carico di comprendere bene (speriamo di farlo quando ci sarà presentato il nuovo modello di difesa) quali siano le nostre esigenze e nello stesso tempo di investire una quantità di denaro non semplicemente sufficiente, ma adeguata alla difesa aerea del nostro territorio e che sia in grado di assicurare un minimo di sicurezza alla nazione.

È indubbiamente giusto ridurre il numero delle basi quando si presenta eccessivo; sappiamo, tra l'altro, che ognuna di esse ha bisogno di un supporto logistico per cui mantenere troppe basi vuol dire mantenere un numero eccessivo di supporti logistici. Non dobbiamo tuttavia ridurre il numero delle basi fino ad un livello tale da non consentirci di assicurare il controllo del territorio. È giusto quanto ha affermato, al riguardo, il generale Nardini.

Occorre altresì acquisire velivoli che siano all'altezza dei compiti da svolgere. Ho sentito, per esempio, alcune critiche nei confronti dell'aereo AMX, considerato da qualcuno troppo leggero. Si sostiene addirittura che questi velivoli sarebbero eccessivamente dispersi sul territorio mentre, in relazione ai compiti che essi devono svolgere, si riterrebbe più opportuno concentrarli in determinate aree. Non so fino a

che punto questa critica sia valida e chiedo al generale Nardini di darmi una risposta al riguardo.

Sono inoltre preoccupato per la questione relativa all'addestramento dei piloti: lei, signor generale, ha illustrato una situazione carente in ordine all'addestramento del personale. Non possiamo quindi consentire che tale situazione si protragga oltre: mentre infatti le macchine si possono sempre acquisire, occorre fare molta attenzione a non lasciar scadere il livello dell'addestramento. Personalmente, mi inserisco in una tradizione militare in base alla quale se si vuole formare, per esempio, un buon investigatore sono necessari anni e addirittura decenni; non ci si può quindi meravigliare se sembra che un buon investigatore sia sorto dal nulla, poiché in realtà egli è frutto di decenni di addestramenti particolari che si tramandano di generazione in generazione, a seguito dei quali poi emerge improvvisamente, per esempio, un maresciallo dei carabinieri molto stimato e apprezzato per la sua professionalità. Occorre quindi fare attenzione a non disperdere quest'ultima, poiché in tal caso ne risentirebbero le generazioni future.

Dal momento che i piloti generalmente « scappano » e vanno a trovarsi una sistemazione più gratificante nell'aviazione civile, dobbiamo cercare di individuare (credo che l'aeronautica militare l'abbia già fatto) le ragioni che inducono i piloti ad andarsene. Si tratta di motivi di carattere prevalentemente economico, dal momento che i piloti stessi hanno un forte attaccamento verso « l'arma azzurra ». Occorre pertanto valutare la possibilità di introdurre incentivi tali da indurli a restare nell'aeronautica militare. Nonostante ciò, deve essere comunque previsto un esodo, entro limiti accettabili, in quanto è necessario fornire piloti all'aviazione civile, i cui aerei altrimenti non potrebbero volare.

Se però si verifica un depauperamento della professionalità (mi rifaccio al discorso precedente), che genere di piloti forniremo all'aviazione civile per soddisfare le esigenze di tale settore ?

Il generale Nardini ha sottolineato un altro aspetto molto importante, rappresentato dal collegamento tra il Parlamento e l'amministrazione della difesa: egli ha notato in particolare che questo rapporto è migliorato, nel senso che esiste una maggiore trasparenza ed apertura: infatti, i dati non vengono più tenuti nascosti al parlamentare o alla Commissione, soprattutto in ordine a problemi ed interessi comuni. Ne consegue che laddove possiamo comprendere bene i problemi dall'una e dall'altra parte, siamo in grado di individuare soluzioni più valide per risolverli.

Credo sia opportuno continuare questo rapporto cercando di migliorarlo ulteriormente.

Infine, comandante, poiché so che il prossimo 28 marzo lei lascerà l'incarico di capo di stato maggiore dell'aeronautica, mi consenta di esprimerle a titolo personale il mio più vivo apprezzamento per l'opera prestata a favore delle istituzioni dello Stato e dell'« arma azzurra » in particolare. Io l'ho apprezzata per il suo stile, per la sua signorilità di ufficiale, per la sua personalità e per le sue capacità professionali. Le auguro di conseguire sempre più prestigiosi traguardi nei prossimi anni.

STELIO NARDINI, *Capo di stato maggiore dell'aeronautica*. Il problema maggiore che ogni capo militare, non solo quello aeronautico che si trova ad affrontare questioni più stringenti, deve risolvere è quello di dare un esatto segnale del momento in cui la famosa dizione « difesa sufficiente » diventa un controsenso, poiché l'aggettivo sufficiente vuol dire tutto e niente. Forse sarebbe meglio usare l'aggettivo « adeguato », ma nei documenti ufficiali si è usata la dizione sufficiente. È come una figura retorica: se dovessimo impedire a qualcuno di entrare nel nostro spazio aereo, sarebbe come se le risorse ci consentissero di farlo da un punto A ad un punto B, tralasciando tutti gli altri. È evidente che, nel caso in cui il nemico dovesse decidere di fare una ricognizione

sull'Italia, sceglierebbe i punti in cui non vediamo e non possiamo inviare intercettori.

Il risultato globale della missione assegnata alla difesa aerea è quello di proibire che l'intero spazio aereo italiano venga percorso da sistemi d'arma non autorizzati. Se ammettiamo di avere « buchi neri » nel sistema o perché la rete radar a terra non funziona adeguatamente o per mancanza di intercettori, sarebbe come se non avessimo il sistema di difesa aerea.

Non credo sia incidentale il fatto che il Parlamento abbia dedicato molta attenzione a questo settore della difesa aerea, affidato dai decreti delegati del 1965 alla precisa responsabilità del capo di stato maggiore dell'aeronautica militare. Gli altri capi di stato maggiore concorrono a questo sistema, ciascuno con i sistemi missilistici della propria arma, ma l'aeronautica ha il compito di coordinamento e di controllo. Ecco perché abbiamo ritenuto necessario parlarne, soprattutto perché questo è il momento storico in cui l'aeronautica militare ha ammodernato la linea dei *Tornado*, quella degli *AMX* e si accinge ad ammodernare il sistema di difesa aerea nazionale. Quindi l'unico punto critico di tale sistema, non dell'aeronautica militare, è oggi l'esercizio della sovranità sullo spazio aereo di competenza. Ciò corrisponde ad un principio costituzionale che nessuno può negare: dobbiamo poterci difendere, soprattutto quando vediamo che le aree di grande instabilità sono vicine alle porte di casa nostra.

La ringrazio, onorevole Pappalardo, per le parole benevole che ha usato nei miei riguardi e credo che il prossimo 24 marzo, non il 28, potrò andarmene via tranquillamente perché ho fatto di tutto per sottolineare il problema principe che affligge oggi la nostra forza armata, quello di avere la possibilità di compiere il proprio dovere con i mezzi che il Parlamento mette a disposizione. Nessuno ha intenzione di fare di più, anche perché non ne avremmo la possibilità; riteniamo però sia nostro dovere richiamare l'attenzione del Parlamento quando si compie un'azione inutile.

PRESIDENTE. A causa di imminenti votazioni in aula, penso che si possa considerare conclusa questa seconda audizione del generale Nardini che ringrazio per la sua disponibilità che ha consentito l'instaurarsi di un dialogo approfondito tra lo stato maggiore dell'aeronautica ed i membri della Commissione difesa.

Sono certo di interpretare il pensiero di tutti i colleghi della Commissione nell'esprimerle un sentito ringraziamento per quello che lei ha fatto durante gli anni in cui ha ricoperto l'incarico di massima autorità militare dell'aeronautica militare, innovando uno stile, che abbiamo molto apprezzato, al ruolo di comandante e in modo particolare al rapporto con il Parlamento. L'abbiamo apprezzata perché ha consentito di stabilire quello che noi riteniamo un vero rapporto tra l'autorità politica e quella militare che consente di conoscere in profondità le esigenze reali di un sistema di difesa. Solo così è possibile intervenire in maniera adeguata e con le risorse disponibili.

Ricorderemo questo modo di operare e questa sua grande disponibilità; sono certo che tutto ciò rimarrà nello stile che si è venuto a creare nell'ambito dell'aeronautica militare e che si va estendendo a tutte le forze armate.

Ai ringraziamenti più veri e più sentiti aggiungo gli auguri, altrettanto veri e sentiti, perché il prossimo 24 marzo si concluderà una fase della carriera che ogni uomo persegue attraverso molteplici passaggi, qualche delusione e qualche sacrificio; questi ultimi però possono essere superati quando ci siano capacità e volontà. Le auguro, signor generale, di mettere a frutto in questa seconda fase della sua esistenza le grandi esperienze che ha potuto maturare partecipando alla vita nazionale come spetta ad ogni uomo che abbia così ben meritato.

PAOLO PIETRO CACCIA. Mi associo, a nome del gruppo della democrazia cristiana, alle considerazioni del presidente.

GIOVANNI BACCIARDI. Signor presidente, vorrei sapere perché non sia stato seguito l'ordine degli iscritti a parlare per cui è accaduto che qualcuno abbia preso la parola due volte e altri non abbiano potuto esprimere il proprio pensiero.

PRESIDENTE. Poiché all'inizio dell'audizione non era presente nessuno degli iscritti a parlare, ho dato la parola a chi la chiedeva, stabilendo così un nuovo ordine degli interventi.

Ringrazio nuovamente il generale Nardini per la sua disponibilità.

La seduta termina alle 10,30

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO
STENOGRAFIA

DOTT. VINCENZO ARISTA

*Licenziato per la composizione e la stampa
dal Servizio Stenografia alle 15.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO